ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்.

பாண்டியன் சாலைப் போக்கு வரத்துக்கழக பேருந்து ஒன்று விபத்துக்குள்ளானது

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம், என். பழனிவேல், சோ. அழகர்சாமி, மு. அம்பிகாபதி, எம். ஆறுமுகம், ஏ. டி. கருப்பையா, மு. அப்பாத்துரை, பெ.சு. திருவேங்கடம், ஏ. சந்திரசேகர், என்.எஸ்.வி. சித்தன் ஆகியோர், , மதுரை அருகே உள்ளது வரிமான் கிராமத்தில் பக்கம் சக்திக்கு மீறிய 105 பயணிகளை ஏற்றிவந்த பி.ஆர்.சி. பஸ் கவிழ்ந்ததால் நால்வர் இறந்தும், 9 பேர் கவலைக்கிடமாக இருப்பதாலும், மீதமுள்ள 92 பேர்களுக்கு பலத்த காயம் ஏற்பட்டுள்ளதாலும், அப்பகுதி மக்களிடையே ஏற்பட்டுள்ள பதட்ட நிலை குறித்து விவாதிக்கப்பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்திவைக்கவேண்டும்'' என்ற தீர்மானத்தை மொழிய என் அனுமதிக் கேட்டு அறிவிப்புகள் கொடுத்துள்ளனர். இது எப்படி அவசர முக்கியம் வாய்ந்தது என்பது குறித்து மிகச் சுருக்கமாகக் கூறும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். திரு. பழனிவேல்.

திரு. என். பழனிவேல்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த 3—4—81ம் தேதி மதுரைக்கு அருகே உள்ள துவரிமான் கிராமத்திலிருந்து மதுரைக்கு ஆட்களை ஏற்றிக்கொண்டு வந்த நகர பேருந்தில் 150க்கு மேற்பட்டவர்கள் இருந்திருக்கிறார்கள். அந்த பஸ் மதுரை நகருக்கு அருகே வரும்போது, விபத்து ஏற்பட்டு அதிலே 105 பேர்கள் பலத்த காயமடைந்திருக்கிறார்கள்; 6 பேர்கள் மரணம் அடைந்திருக்கிறார்கள். இந்தமரணம் ஏற்பட்டதால், அங்கே இருக்ககூடிய பொதுமக்கள் மத்தியில் பதட்ட நிலை உருவாகியிருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் அந்த பஸ்ஸுக்கு இன்றைக்கு சரியான டெக்னிகல் ஸ்டாப் இல்லாத காரணத்தாலும், அந்த பஸ் இன்றைக்கு பழுதடைந்திருக்கின்ற காரணத்தனாலும், இந்த விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. அத்தோடு, ரீ-டிரீடிங் டயர், டமுதடைந்த டயர் உபயோகப்படுத்தியதன் மூலமாகவும், பாதையில் ஏற்பட்ட விபத்தை டிரைவரால் கன்ட்ரோல் பண்ண முடியாத நிலைமையிலும் இந்த விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இம்மாதிரியான விபத்து ஏற்பட்டு, மதிக்க முடியாத அளவுக்கு மனித உயிர்கள் அதன்மூலம் இன்றைக்கு இறந்திருக்கிறார்கள். அப்படி இறந்து போகின்ற அந்த மனித உயிர்களுக்கு போதுமான நஷ்டஈட்டை அரசாங்கத்தால் கொடுக்க முடியவில்லை. ஏனென்று சொன்னால், இன்றைக்கு ஏற்படக்கூடிய விபத்துகளிலே ஒரே மாதிரியான மனித உயிர்கள்தான்பல விபத்துக்களிலே போகின்றன. விமான விபத்திலே இன்றைக்கு ஒருவர் இறந்தால், லட்சக்கணக்கான ரூபாய் நஷ்டஈடாகக் கொடுக்கிறார்கள். அதேபோல், ஒருவர் ரயில்விபத்தில் இறந்தால் பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய் அளிப்பதா

கச் சொல்கிறார்கள். ஆனால், பஸ் விபத்தில் இறந்தால் அப்போது அந்த மனித உயிருக்கு ஆயிரம் ரூபாய்தான் தரப்படுகின்றது. அதை வாங்குவதற்கு அவர்கள் படக்கூடிய கஷ்டம் சொல்லிமுடியாது. ஆகவே, இப்படி மனித உயிர்கள் இறக்கும்போது, அரசாங்கம் இப்படி பல்வேறு விதமான முறைகளில் நஷ்டஈடு கொடுப்பது நியாயமா, இது சரியா என்பதைப் பற்றி யோசித்துப் பார்ப்பதற்காகவும், அவர்களுக்கு போதுமான அளவுக்கு நஷ்டஈடு கொடுப்பதற்காகவும், நிரந்தரமான வழியிலே அதிகமாக உதவித் தொகைக் கொடுப்பதற்கும், அப்படிக் கொடுக்கக்கூடிய உதவித் தொகையை கால தாமதம் இல்லாமல் கொடுப்பதற்கும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

இம்மாதிரி பழுதடைந்த பஸ்களில் 150 பேர், 200 பேர் என்று ஏற்றிச் செல்வதால் மக்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். மனித உயிர் போகிறது என்பதை எல்லாம் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு அரசாங்கம் இம்மாதிரியான நிலைமைகளை எதிர்காலத்திலாவது போக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டியிருப்பதால் இன்றைய பிற அலுவல்களை ஒத்தி வைக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்தி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை அருகில் பி.ஆர்.சி. பஸ் விபத்துக்குள்ளானதன் விளைவாக ஆறு பேர் இறந்திருக்கிறார்கள். நூறுக்கும் மேற்பட்டவர்கள் காயம் அடைந்திருக்கிறார்கள். உயிர் இழந்த ஆறு பேர்களின் குடும்பத்திற்கும் உடனடியாக பத்தாயிரம் ரூபாய் நஷ்டயீடு கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் துரித நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். காயம் அடைந்தவர்கள் அங்கஹீனம் அடைந்திருந்தால் அவர்களுக்கு ஐந்தாயிரம் ரூபாய் அளிக்க வேண்டும். இப்படி பஸ் விபத்துகள் ஏற்படுவதற்கு டிரைவர்கள் காரணமல்ல. ஒர்க்ஷாப்பிலே தேவையான அளவு நார்மஸ் அடிப்படையில் தொழிலாளர்கள் கிடையாது. வாங்கக்கூடிய ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் ஒரிஜினல் பார்ட்ஸ் கிடையாது. அதை மெயின்டெய்ன் பண்ணுவதற்கு போதுமான ஸ்டாப்பும் கிடையாது. ரீட்ரெட் டயர்களை முன் வீலில் போட வேண்டியது எங்காவது போய் அது வெடித்து பஸ் விழவேண்டியது. இதுதான் இன்றைக்கு இத்தகைய விபத்துகள் ஏற்பட காரணம்.

பஸ் ஸ்டாண்டிலே பஸ்ஸை கிளீன் பண்ணுவதற்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு 10 காசு, 5 காசு என்று கொடுத்து, கிளீனரே இல்லாமல் நம்ம ட்ரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. கிளீனர் என்ற ஆளே கிடையாது. கிளீன் பண்ணவே ஆள் இல்லையென்றால் வண்டி என்ன கதியாகும்? இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற விபத்து அதை பிராப்பராக மெயின்டெயின் பண்ணுவதற்கு வழியில்லாததால் ஏற்பட்டிருக்கிறது. மக்கள் பேருந்துகளில் ஏறி சென்றால் உயிரோடு

போய் சேர்வோமா என்று எண்ணுகிற பயங்கரமான நிலைமை தமிழகத்தில் உருவாகி இருக்கிறது. எங்கள் ஊரிலேயிருந்து சபரிமலைக்கு போன பஸ் கவிழ்ந்து, ஐயப்பா என்று போனவர்கள் எல்லாம் 'ஐயய்யோ அப்பா', என்று உருண்டு.................................... (குறுக்கீடு)

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பக்தர்கள் மனதைப் புண்படுத்தும் சார்; அது. இந்த சபையினுடைய கண்ணியம் பாதுகாக்கப்பட வேண்டும். பக்தர்கள் நிறையப் பேர்கள் இருக்கிறோம். எங்களுக் கெல்லாம் நீங்கள்தான் பாதுகாப்புக் கொடுக்க வேண்டும்.

திரு. ரா. உமாநாத் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, அவர் பேசுவது எங்களையும் புண்படுத்தும். ஐயப்பா என்றால் எனக்கு புண்படுது; ஐயய்யோ அப்பா என்றால் அவருக்கு புண்படும்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் விபத்து அதிகம் ஏற்படுகிறது என்பதற்காகச் சொல் கிறேன். தலைவர் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும். சித்தன் அவர்கள் பக்தராக இருக்கலாம். ஐயப்பா என்று சொல்லி சபரிமலைக்கு சென்றவர்கள் ஐயய்யோ அப்பா என்று கதறியிருக்கிறார்கள். என்னுடைய ஊரிலே இருக்கிற ஒருவர் அதிலே இருக்கிறார், அதுதான் எனக்கு அனுதாபம், வேறு ஒன்றுமில்லை. எனவேதான் இத்தகைய பிரச்சினையைப் பற்றி நாம் நிரம்ப விவாதிக்கவேண்டும். ஒர்க் ஷாப்பிலே தொழி லாளர்களை அதிகப்படுத்துவது, முறையான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்றவைகளை வாங்குவது, இறந்து போனவர் களின் குடும்பத்திற்கு 10 ஆயிரம் நஷ்டயீடு கொடுப்பது காயம் அடைந்தவர்களுக்கு காயத்திற்கேற்ப நஷ்டஈடு கொடுப் பது பற்றி விவாதிப்பதற்காக இந்த அவையின் பிற அலுவல் களை, (including labour demand) ஒத்தி வைத்து விவாதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. பெ. க. திருவேங்கடம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் கூறியது போல மதுரைக்கு அருகில் 1981ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 3ஆம் நாள் அன்று பி. ஆர். சி. பஸ் விபத்துக்குள்ளானதால் ஐந்து பேர் உயிர் இழந்தும், பல பேர்கள் படுகாயமடைந்தும் இருக்கிறார்கள். சமீபத்தில் இந்த பஸ் விபத்துக்குள்ளானது மட்டுமல்ல. தமிழகத்தில் பல்வேறு மார்க்கங்களில் போதுமான

பஸ் வசதியில்லாமல் தனியார் பஸ்களானாலும் சரி, அரசாங்க பஸ்களானாலும் சரி, 'ஓவர் லோட்' ஏற்றுகிற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[முற்பகல் 10-30]

காரணம் இப்படிப்பட்ட விபத்துக்கள் ஏற்படுகிறபோது, திருவண்ணாமலையிலிருந்து சென்னை வரையில் 100 மைல்களுக்கு மேலே பயணம் செய்கின்ற மார்க்கங்களில் நின்றுகொண்டே பயணம் செய்கின்ற கொடுமையான நிலைமைகள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. அந்த பஸ்களிலே அதிகமான பேர்கள் பயணம் செய்கிறார்கள். எனவே விபத்துக்குள்ளாகிற நேரத்திலே அவர்கள் எழுந்து தப்பித்துக்கொள்ளக்கூடிய நிலைமைகூட இல்லை. கோடை காலங்களிலே கடுமையான வெயில் இருப்பதால் எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் செல்கின்ற பாதைகளிலேகூட பி. ஆர். சி. யானாலும் சரி அல்லது மற்றைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களானாலும் சரி பஸ்களில் டயர்கள் வெடித்து நாங்கள் செல்கின்ற பஸ்களிலே கூட அப்படி ஏற்பட்டு பஸ்கள் நின்றுவிடுகின்ற காரணத்தினால் காயம் பட்டவர்களும் காயம் படாதவர்களும்கூட தாமதம் ஏற்பட்டு சிரமப்படுகிறார்கள் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் போக்க வேண்டுமென்றால் அரசாங்கம் புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்துவதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும். இது ஒன்று. இரண்டாவது, கோடை காலத்திலே அடிக்கடி டயர்கள் வெடித்துவிடுகின்ற காரணத்தினால் புதிய டயர்களைப் போடுவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும். மூன்றாவது ஓவர்லோட் போடுவதை தடை செய்யவேண்டும், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளாக இருந்தாலும், தனியார் பேருந்துகளாக இருந்தாலும்; என்னுடைய தொகுதியிலேகூட அண்மையிலே ஒரு பஸ் அந்த நிலைமைக்கு உள்ளாகி பஸ்ஸே எரிந்துவிடக்கூடிய நிலைமைகூட ஏற்பட்டது. ஓவர் லோடே போடக்கூடாது—என்பதை கண்டிப்பாக அமல் நடத்தவேண்டும். அதோடு விபத்துக்களிலே காயம்பட்டவர்களுக்கு மரணமடைந்தவர்களுக்கு அரசாங்கம் குறிப்பாக எவ்வளவு தொகை அளிக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு போடுவதில்லை, அது மட்டுமல்ல, அந்தத் தொகைகளை உடனடியாக அளிப்பதில்லை. இங்கே அமைச்சர் அவர்கள் 5 ஆயிரம் ரூபாய் அளிக்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் 1,000 ரூபாய்தான் அளித்தார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்ற நேரங்களிலே உடனடியாக குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள்ளாக மாவட்டஆட்சித்தலைவர்அந்தத் தொகைகளை உரியவர்களுக்குக்

கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். இன்னொன்று அரசுத் துறையிலே ஓடுகின்ற பஸ்களிலே பிரேக்குகள் சரியாக இல்லை, ஒர்க்ஷாப்புகளிலே சரியான ஆட்களை நியமித்து முறையாக பழுதுபார்ப்பது இல்லை. எதிர்காலத்திலே இப்படிப்பட்ட முறையிலே போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள் விபத்துகுள்ளாகாத வண்ணம் அதைத் தடுப்ப தற்காக ஆக்கப்பூர்வமாக ஆலோசனைகளை தங்கள் மூல மாக அமைச்சருக்குச் சொல்வதற்காக இந்த அவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்திவைத்து விவாதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

* திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மிக வேதனையான துக்ககரமான, ஒரு சம்பவத்தைப்பற்றி இப்போது நாம் பேசிக்கொண்டிருக்கிறோம் இது வேடிக்கையோ அல்லது கேலியோ பேசுவதற்கு தருணமல்ல மதுரை வடகிழக்குப் பகுதியிலே உள்ள பாண்டி கோயிலுக்குச் சாமி கும்பிடுவதற்காகச் சென்றவர்கள் வந்த பேருந்திற்கு இப் படிப்பட்ட துக்ககரமான சம்பவம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. எங்களு டைய மதுரை மாவட்டத்திலே என்னுடைய தொகுதியின் பக்கத்திலே உள்ள விக்கிரமங்கலம் என்ற கிராமத்தில் இருந்து மதுரையை நோக்கி பி. ஆர். சி. பஸ் இந்த மாதம் 3-ம் தேதி வந்து கொண்டிருந்தது. சுமார் 7 மணிக்கு மேல் புறப்பட்ட அந்த பஸ் மதுரை நகருக்கு அடுத்துள்ள துவரிமான் என்ற இடத்திற்கு அருகாமையிலே வந்தபோது இந்த விபத்து ஏற்பட்டுள்ளது. இரட்டைவாய்க்கால் பாலம் என்ற இடத்திலே அந்த பஸ் திடி ரென்று ரோடு ஓரமாகச் சென்று கம்பத்திலே மோதி சுமார் 12 அடி பள்ளத்திலே விழுந்து இருக்கிறது. அதனால் இந்த விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. நமக்கு எல்லாம் மிகுந்த வருத்தம் தரக்கூடியது அந்தப் பேருந்திலே ஏறத்தாழ 110 பேர்களுக்கு அதிகமானவர்கள் பயணம் செய்திருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ 98 பேர்கள் பலத்த காயம் அடைந்திருக்கிறார்கள். காயம் அடைந்தவர்களிலே 4 பேர்கள் இறந்திருக்கிறார்கள் என்று முன்னாலே செய்தி வந்தது. இப்போது அந்த எண்ணிக்கை அதிகமாக ஆகியிருக்கலாம். பெரியண்ணத் தேவர், 60 வயதுக்கு மேற்பட்டவர், பாப்பாத்தி, ராஜாத்தி என்ற இரண்டு பெண்கள், மூர்த்தி என்ற $1\frac{1}{2}$ வயதுள்ள சிசுகூட அந்த விபத்திலே இறந்திருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கிறபோது வேதனையாக இருக்கிறது. தனியார்கள் பேருந்துகளில் தான் சாதாரணமாக அனுமதிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கைக்கு மேல் அதிகமான எண்ணிக்கையில் பயணம் செய்வார்கள் என்ற நிலைமை மாறி இப்போது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளிலேயும் அனுமதிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கைக்கு மேலே அதிகமாக ஏற்றுகின்ற நிலைமை வாடிக்கையாக

1981 ஏப்ரல் 21] [திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்]

வழக்கமாக இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பல்வேறு இடங்களிலே அனுமதிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கைக்கு மேற்பட்டு அதிகமாக ஏற்றிச் செல்கிற காரணத்தால் தான் இப்படிப்பட்ட விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். சாதாரணமாக மதுரையிலிருந்து சென்னைக்கு வருகின்ற சாலை வழியிலே பார்த்தால் 2,3 இடங்களிலாவது பேருந்துகள் விபத்துக்குள்ளாகியிருக்கின்ற கோரக் காட்சியை நாம் பார்க்க நேரிடுகிறது.

பேருந்துகளுக்கு வழங்கப்படும் அனுமதி—ஃபிட்னெஸ் சர்ட்டிபிகேட் என்று சொல்வார்கள், அது முறையாக வழங்கப்பட்டிருக்கிறதா, பிரேக்கு சரிபார்க்கப்படுகிறதா, இந்த விபத்தைப் பொறுத்தவரையில் சம்பந்தப்பட்டு மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது? காயம் அடைந்தவர்கள் அல்லது உயிரிழந்தவர்களின் குடும்பங்களுக்கு நஷ்டயீடு எந்த அளவிற்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது? அப்படி நஷ்டயீடு வழங்குகின்ற நேரத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் கோர்ட்டுகளுக்குப்போய் அதிகப் பணத்தைச் செலவழித்த பிறகுதான் நஷ்டயீட்டைப் பெறுகின்ற நிலைமையிருக்கிறது. அந்த நிலைமையை மாற்றி அமைத்து, நம்முடைய அரசோ அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்களோ இம்மாதிரி விபத்துக்களினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பங்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகையை வழங்குவதற்கான வழிவகைகளைக் காண வேண்டும் Accidents T bun l. என்று இருக்கிறது. ஏதாவது விபத்து ஏற்படும் காலத்தில் டெக்னிக்கல் ரீசன்ஸ் என்ற காரணத்தைக் காட்டி இழப்பீட்டுத் தொகையைக் குறைக்கிறார்கள் அல்லது தள்ளுபடி செய்கிறார்கள் அவர்கள் அந்தத் தொகையைப் பெறுவதற்கு உச்சநீதி மன்றம் வரையில் சென்று பெறுகின்ற துர்ப்பாக்கியமான நிலைமையிருக்கிறது. ஆகவே, உடனடியாக அவர்களுக்கு நஷ்டயீடு கொடுப்பது சம்பந்தமாகவும், இன்னும் இது தொடர்பான பல்வேறு பிரச்சினைகள் சம்பந்தமாகவும் விவாதிக்க வேண்டியிருப்பதால், இந்த விபத்தின் காரணமாக மதுரை மாவட்டத்திலுள்ள மக்கள் மத்தியில் பதட்ட நிலை இருப்பதால் இதுபற்றி விவாதிக்க பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்தி வைத்து இதனை விவாதத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே உங்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1981 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 3 ஆம் நாள் அன்று காலை 6—35 மணிக்கு விக்ரமங்கலத்தில் இருந்து மதுரைக்குச் சென்ற பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து

[திரு. சு. முத்துசாமி]

எண். டி. எம். என். 5360, காலை சுமார் 7 மணியளவில் துவரி. மான் என்ற கிராமத்தில் உள்ள இரட்டை வாய்க்கால் பாலம் என்ற இடத்தில் ஒரு சிறு பாலத்தில் மோதி, 15 அடி ஆழமுள்ள பள்ளத்தில் விழுந்தது. விபத்து நடந்த இடத்தில் சாலையின் இரு பக்கங்களிலுமுள்ள மண் பகுதியையும் சேர்த்து, சாலையின் அகலம் 24 அடியாகும். இவ்விபத்தில் 89 பயணிகள் காயமடைந்தனர்.

பேருந்து புறப்பட்ட விக்ரமங்கலத்திலிருந்து விபத்து நடந்த இடத்திற்கு இடையே உள்ள தூரம் 19 கிலோ மீட்டர். இந்தத் தூரத்திற்கிடையிலே 160 பயணச் சீட்டுக்கள் விற்கப்பட்டிருந்தாலும், இடையில் அநேக பயணிகள் நகரப் பேருந்தாக இருந்த காரணத்தால் ஏறியும், இறங்கியும் இருக்கிறார்கள். காயம் அடைந்த பயணிகள் அனைவரும் விபத்து நடந்த 45 நிமிடங்களில் மற்றொரு பேருந்தின் மூலமாக மதுரையிலே உள்ள இராஜாஜி மருத்துவமனைக்குக் கொண்டுவந்து சேர்க்கப்பட்டனர். அவர்களில் இருவர் மருத்துவமனைக்கு வரும் வழியிலேயே இறந்துவிட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு மருத்துவமனையில் 4 பேர் உயிரிழந்தனர். 72 பயணிகள் சிகிச்சைக்குப்பிறகு வீட்டுக்கு அனுப்பப்பட்டனர். இவர்கள் தங்கள் இருப்பிடத்திற்குச் செல்லப் பேருந்து வசதி செய்து தரப்பட்டது. இன்னும் 9 பேர் மருத்துவமனையில் உள்நோயாளிகளாக சிகிச்சை பெற்று வருகிறார்கள்.

இவ்விபத்தில் இறந்தவர்கள், பெரிய அப்பாவுத் தேவர், வயது 70 (விக்ரமங்கலம்), மூர்த்தி, வயது $1\frac{1}{2}$ (விக்ரமங்கலம்), பாப்பாத்தி அம்மாள், வயது 50 (கச்சராயிருப்பு), ராஜாத்தி, வயது 30 (விக்ரமங்கலம்), ஒச்சம்மாள், வயது சரியாக இல்லை, கச்சராயிருப்பு,

மரணம் அடைந்தவர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு அப்பொழுதே தேவையான செலவுக்கு ரூபாய் 250 அந்த இடத்திலே வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

காவல்துறை மூலம் ஒரு வழக்குப் பதிவு செய்யப்பட்டு விசாரணை நடத்தப்பட்டுவருகிறது.

விபத்து நடந்த பேருந்தின் வயதைப் பொறுத்தவரையில், 1977 ஆம் ஆண்டிலே அது வாங்கப்பட்டது ; லேலண்ட் சீட்டா வகையைச் சேர்ந்தது. இந்தப் பேருந்து 1978 ஆம் ஆண்டு, சனவரித் திங்கள் 14 ஆம் நாள் அன்று பதிவு செய்யப்பட்டது.

1980 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 20 ஆம் நாள் அன்று தகுதிச் சான்றிதழ் பெற்றிருக்கிறது. 1981 ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 27 ஆம் நாள் வரையில் அது செல்லும்.

விபத்திற்கு முந்திய வாரம் வரை பேருந்தில் எந்தவிதமான கடுமையான இயந்திரக் கோளாறும் இல்லை. வேகமாகவும், கவனக் குறைவாகவும் ஓட்டியிருக்கலாம். அதுவே விபத்திற்குக் காரணமாக இருக்கலாம் என்று கருதப் படுகிறது. இப்பேருந்தில் ஓட்டுநர் 1977 ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 5 ஆம் நாள் முதல் பணியில் சேர்க்கப்பட்டார். இந்த ஓட்டுனர் ஓட்டிச் சென்றப் பேருந்து 1980 ஜூன் மாதம் ஒரு விபத்துக்குள்ளாகி இருந்தாலும் அது ஓட்டுநரின் தவறு அல்ல என்ற காரணத்தால் அவர் மீண்டும் பணியிலே வைத்துக் கொள்ளப்பட்டார். இவரது செயல்திறன், ஓட்டும் திறன், நடத்தை ஆகியவை தொடர்ந்து திருப்திகரமாக இருந்து வந்துள்ளன. 1977-78 ஆம் ஆண்டிற்கான விபத்தில்லாமல் ஓட்டியதற்கான ரொக்கப் பரிசையும்கூட பெற்றிருக்கிறார்.

பேருந்துக்கு ஏற்பட்ட சேதம் மற்றும் அதைப் பழுது பார்ப்பதற்கான செலவு ஆகியவற்றின் மதிப்பு ரூபாய் ஏறத்தாழ 40,000 என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது.

இங்கே சில குற்ற சாட்டுக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தேவையான அளவிற்கு டெக்னிக்கல் ஓர்க்கர்ஸ் இல்லை என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். ஆனால், போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொருத்தவரையில் எந்தஅளவிற்குத் தேவையோ அந்த அளவிற்கு வைத்திருக்கிறோம்.

முன்பக்கம் டயர் சரியில்லை, பிரேக் சரியில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் நாம், முன்னால் இருக்கின்ற டயர்களைப் புதிய டயர்களாகத்தான் போட்டுக்கொண்டிருக்கிறோமே தவிர பழைய டயர்களைப் போடுவதில்லை.

[முற்பகல் 10-40]

அதோடு, இந்த விபத்து டையர் வீபத்தாலோ அல்லது, பிரேக் இல்லாததாலோ ஆகிவிடவில்லை. பாலம் குறுகியதாக இருந்ததால் அந்த விபத்து நடந்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று—இங்கே உதிரிப் பொருள்களை வாங்குவதிலே தவறு நடக்கிறது, சரியான உபரி பாகங்களை வாங்குவதில்லையென்று சொன்னார்கள். அதைப் பொறுத்த வரை இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இருக்கிற அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் சேர்ந்து ஒரு சங்கமாக அமைக்கப்பட்டு, அவர்கள் அங்கீகரித்துள்ள இடத்திலேதான் நாம் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறோம். நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தனித்தனியாக, நினைத்த இடத்திலே வாங்குகிற சூழ்நிலை இல்லை. எனவே, நல்ல பொருள்களைத்தான் நாம் வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இன்னொன்று—அதிகப் பயணிகளை ஏற்றி செல்வதால் இந்த விபத்து ஏற்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். அது ஓரளவு சரியானது என்று நாம் ஏற்றுக்கொண்டாலும் இருக்கிற சூழ்நிலை காலையிலும், மாலையிலும் தான் அப்படி அதிகப் பயணிகள் ஏறுகிறார்கள். எனவே, மதிய நேரத்திலே நீங்கள் பார்ப்பீர்களானால், அந்தப் பேருந்திலே அதிகமான பயணிகள் பயணம் செய்வதில்லை என்பதையும், சில நேரங்களில் அந்தப் பேருந்துகள் காலியாகப் போவதையும் பார்க்க முடியும். எனவே, நெரிசல் நேரங்களில் அதிகமான பேருந்துகளை விடுவதற்குத்தான் இந்த அரசு தீவிரமான நடவடிக்கை எடுத்துக் கடந்த ஒரு வருட காலத்திற்குள் 1,500 பேருந்துகளுக்கு மேலே நாம் இயக்கி இருக்கிறோம். வருகின்ற ஒரு வருடத்தில் 2,000 பேருந்துகளாவது இயக்க வேண்டுமென்று நாம் திட்டங்களைத் தீட்டி இருக்கிறோம். எனவே அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் நாம் அதிகப் பயணிகள் ஏறுவதைத் தடுக்க முடியும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

இறந்தவர்களைப் பொறுத்த வரை அரசாங்கம் சட்டப்படி என்ன, என்ன வசதிகளை செய்ய முடியுமோ என்ன, என்ன நஷ்ட ஈடு கொடுக்க முடியுமோ அதைச் செய்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறது. எனவே, அவர்களை அழைத்துப் பேசி அதன் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். மேலும் இருக்கிற பிரச்சினைகளை, இன்னும் தீவிரமாக, இங்கே சொல்லிய கருத்துக்களை எடுத்துக்கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறோம் என்ற காரணத்தால் அவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்தி வைத்து, அதுபற்றி விவாதிக்கத் தேவையில்லையென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரின் விளக்கத்திற்குப் பின் பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்திவைத்து இத் தீர்மானம் குறித்து விவாதிக்கத் தேவைஇல்லை யென்பதால் இதற்கு இசைவு மறுக்கப் பெறுகிறது.